

Eisenbahn  
JOURNAL

www.eisenbahn-journal.de

# Eisenbahn JOURNAL

8/2013  
€7,40

Die große Zeit der Eisenbahn

**Mit DVD!**



Idylle von einst:

## Auf schmaler Spur durchs Ländle

ZEITREISE NACH ...  
... **Wiesbaden West**

BAHNGESCHICHTE(N)  
„**Rad und Schiene**“

VORBILD UND MODELL  
**Panzerverladung**

B 7430 E ISSN 0720-051 X  
Abonnement: 12 Ausgaben, € 84,00  
Einzelheft: € 7,40  
Anzeigen: € 1,50  
Vertrieb: € 0,50  
Druck: € 0,50  
Anzahl: 190753-907407



4 190753-907407

# 288 spannende Seiten aus der Modellbahnwelt



- Rollendes Material, Schienen, Geländebau und mehr
- Alle wichtigen Hersteller und Spurweiten

Am besten gleich anfordern:

**Telefon: 0 96 04 / 40 87 87** ▪ **conrad.de/kataloge**

Bei telefonischer und schriftlicher Bestellung geben Sie bitte die Best.-Nr. 90 00 50-ZE und den Katalog-Code: AC an. Schutzgebühr: € 4.-\*

\* Mit jedem bezahlten Katalog erhalten Sie einen Gutschein über € 5,-. Dieser ist bei Ihrem nächsten Einkauf ab € 25,- Mindestbestellwert einlösbar.

Katalog ▪ Filiale ▪ Online-Shop: conrad.de

**ELECTRONIC**  
**CONRAD**

## ... an *Andreas Knipping*

Wie würden Sie die „große Zeit der Eisenbahn“ Ihren Enkeln beschreiben?  
*Eine Zeit, in der Szenen auf dem Bahnsteig der Inbegriff von Begrüßung und Verabschiedung waren. Eine Zeit, in der Sattwerden und Heizen vom Fahren der Güterzüge abhängig waren.*

Ihr Lieblingszug aus der „großen Zeit der Eisenbahn“?  
*Da gibt es viele. Blauer F-Zug, 1951, hinter 01.10 oder 03.10 mit Knubbel-Vorwärmer. Italienische Garnitur vierachsiger Abteilwagen hinter einer Drehstromlok, alles in wunderbaren Brauntönen. Einer der in den 60ern zwischen Paris/Hoek van Holland einerseits und Warschau/Moskau andererseits fahrenden Züge auf dem Abschnitt Helmstedt – Berlin mit all seinen Schlaf-, Liege-, Kurs-, Post- und Gepäckwagen hinter einer 01.*

Was vermissen Sie bei der „Neuen Bahn“ am meisten?  
*Lauter Dinge, gegen die es zwingende Gegenargumente gibt und die deshalb aussterben mussten. Aber schön waren sie doch: Die Schienenstöße. Die Fenster zum Aufmachen. Die zehngleisigen Bahnübergänge mitten in einem Stadtgebiet. Die echten Bahnhofswirtschaften.*

Sie werden neuer Bundesverkehrsminister. Was ändern Sie als Erstes?  
*Schluss mit Stuttgart 21, Schluss mit allen über die Bestandserhaltung hinausgehenden Investitionen für die Binnenschifffahrt, mittelfristiges „Aus“ für alle Kleinflughäfen. Auf Jahre angelegte Wiedergewöhnung der Gesellschaft an eine zentrale politische Weichenstellung in Verkehrsfragen nach dem Versagen von Stolpe, Tiefensee und Ramsauer.*

Welchen Traum in Sachen Eisenbahn wollen Sie sich noch erfüllen?  
*Viele britische Museumsbahnen besuchen und an einem unbeschränkten Bahnübergang in den USA unendliche Güterzüge beobachten.*

Sie dürfen Ihren Urlaub auf einem einsamen Biotop inmitten eines stillgelegten Güterbahnhofs verbringen. Mit welcher Eisenbahn-Lektüre retten Sie sich dort am liebsten über die Zeit?  
*Mit „Verkehrsgeschichtliche Blätter“ und „Bahn-Epoche“.*

Von was oder wem wurden Sie mit dem Eisenbahn-Bazillus angesteckt?  
*In Sachen Dampf von den Reisen zur Großmutter in die „Ostzone“ nach Genthin. Erst später merkte ich, dass ältere Wurzeln im Straßenbahnerleben begründet sind. Meine Kindheit verbrachte ich neben einer Münchner Trambahnwerkstätte. In engen Bögen kreischende Arbeitstriebwagen gehörten zu ersten technischen Geräuschen meines Lebens.*

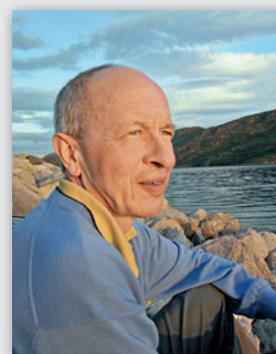
Welchen Eisenbahner-Beruf hätten Sie früher am liebsten ausgeübt?  
*Als Kind oder Jugendlicher hatte ich keine solchen Wünsche. Aus heutiger Sicht wäre natürlich Dampflokführer der ideale Beruf.*

Welches war die erste Eisenbahn-Lektüre, die Sie gelesen haben?  
*Ab 1955 Märklin-Katalog, dann Maedels „Geliebte Dampflok“, ab 1962 die Zeitschriften „Piff“ und „Lok-Magazin“.*

Was müsste man tun, um die Jugend wieder für die Eisenbahn zu begeistern?  
*Das kann man nicht und das muss man nicht. Jede Jugend weiß in ihrer Zeit, wofür sie sich begeistert. Die einzige Mahnung, die ich mitzugeben versuche, ist die immerwährende gegen den Nationalsozialismus.*

Hatten Sie eine Modellbahn und wenn ja, welche?  
*Eine von mir mit viel Faller, Preiser und Wiking ausgestattete Märklin-Anlage der 60er hat viele schöne Spielnachmittage beschert. Mit den von damals behaltene Fahrzeugen und manchen Alt-Märklin-Sammelerwerbungen habe ich in den 90ern im Reihenhauskeller eine Nostalgieanlage ins Laufen gebracht und immer Wert darauf gelegt, dass Sohn Raphael mitspielen durfte. Kein historisches Fahrzeug wurde beschädigt. Nach mancherlei Umbauten nimmt diese Anlage derzeit ihre endgültige Gestalt an. Signalwirkung hatte das „Krokodil“ zum 60. Geburtstag. Alles im technischen Standard 1955 mit durchgehendem Mittelleiter.*

Andreas Knipping ist 1952 in München geboren. Der mit der Übersetzung von Patentschriften aus dem Englischen ins Deutsche sehr spezialisiert berufstätige Vater weckte bei ihm Verständnis für Sprache und Technik. Nach dem Jurastudium absolvierte er eine geradlinige Laufbahn im öffentlichen Dienst und ist seit 1996 Richter am Sozialgericht München und dessen Mediensprecher. In Sachen Eisenbahn gab es ab etwa 1965 eine intensive, aber nie extreme Fototätigkeit. Ab etwa 1970 kam die mit Kurzmeldungen und Leserbriefen beginnende und sich allmählich zu Artikeln und Büchern steigende publizistische Tätigkeit hinzu. Seit 1991 ist Andreas Knipping verheiratet. 1992 wurde Sohn Raphael geboren, der dem „Papa-Thema“ Eisenbahn jedoch nur einen geringen Raum einräumt.



Sie dürfen für eine Modellbahn-Zubehörfirma einen historischen Bahnbau marktreif produzieren. Welches Gebäude/Anlage/Werk favorisieren Sie?

*Einen mehrbogigen Viadukt, der im Ersten Weltkrieg gesprengt wurde und kunstvoll mit Stahl und Holz wieder befahrbar gemacht wurde.*

Die größte Errungenschaft der Modellbahn-Industrie in letzter Zeit? Und ihr größter Fehler?

*Ich bin platt über die Vielfalt und Detailtreue heutiger Modelle und die Möglichkeiten der Digitaltechnik. Der durch das hohe technische Niveau bedingte „Fehler“ ist wohl der verständlich hohe Preis.*

In welcher Eisenbahn-Epoche würden Sie am liebsten leben?

*Wenn ich mal vom politischen Umfeld und allen anderen Widrigkeiten absehe: Fünfzigerjahre.*

Sie erhalten einen Gutschein für die Reise zu einem Ort Ihrer liebsten Eisenbahn-Erinnerung. Wohin fahren Sie?

*So wie es da heute aussieht (schlimmstes Beispiel Genthin), verzichte ich.*

In welchen Fahrzeugen sind Sie früher am liebsten gefahren?

*Im Silberling. Bequeme Sitze, Heizungsschacht für einen hochgelegten Fuß, Fenster zum Aufmachen!*

Welche drei Dinge würden Sie bei der „Neuen Bahn“ sofort abschaffen? Nureines: die hohen Lärmschutzwände. Esmuss andere Lösungen geben.

Auf welchen Bundesbahn- oder Reichsbahn-Lehrgang würden Sie heutige Bahnmanager am liebsten schicken?

*Welche Lehrgänge gab es? Die Frage ist wohl zu rückwärtsgewandt.*

Welche Bahn-Gemälde würden Sie an die Wand hängen?

*Die hängen schon im Dienstzimmer im Sozialgericht: Drehstromlok E 554 vor einem langen Güterzug auf der winterlichen Brennerbahn; Doppelbespannung von zweimal kkStB 180 vor einem Güterzug im winterlichen Gesäuse. Beides aquarelliert von meinem Freund Heribert Schröpfer aus Augsburg.*

Wird es wieder eine „große Zeit der Eisenbahn“ geben?

*Gemessen am Volumen aller Schienengüter- und -personenverkehrskilometer leben wir in einer solchen, allerdings ohne Nimbus. Andere Verkehrsträger haben noch größere Marktanteile. Aber wenn ich mal an die 70er denke, lebe ich eigentlich in einem Märchenland. Die S-Bahn bietet tägliche Mobilität, Privatbahnen dem Fotografen Vielfalt im Güterzugdienst und an jedem einzelnen Wochenende ist bestimmt irgendwo in Mitteleuropa ein toller Dampfzug unterwegs.*

# Das Drehkreuz des Südens



Foto: S.G. GERHARD

Vor 174 Jahren begann die Geschichte der Eisenbahn in der bayerischen Landeshauptstadt. Diese Sonderausgabe beschreibt die Entwicklung Münchens zu einem der wichtigsten deutschen Eisenbahnknoten mit dem Münchner Hauptbahnhof als Ausgangspunkt zahlreicher Haupt- und Regionalstrecken.

EJ-Sonderausgabe 2/2013  
Eisenbahn in München  
92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung,  
ca. 140 Abbildungen  
Best.-Nr. 531302

**NEU**  
**€12,50**

**Eisenbahn  
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:  
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck  
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de)

## VORBILD

20 Fragen ... an Andreas Knipping	3
Galerie „Hingucker des Monats“	6, 8, 10
Kurz-Gekuppelt Notizen vom Vorbild	14
Dampflok-Historie • 01.10 bei der Bundesbahn Beispiellose Blütezeit	16
Momente Wie Carbonara mit 99 Luftballons	30
Bahngeschichte(n) • „Rad und Schiene“ Unter Freunden	32
Zeitreise nach ... Wiesbaden West	40
150 Jahre Schmalspurbahnen in Deutschland/Teil 4 Auf schmaler Spur durchs Ländle	46
Klassik-Rezensionen Kursbuch – Deutsche Bundesbahn	54



01.10

»16

Schmalspur

»46

## MODELL

Das goldene Gleis Preisverleihung 2013	56
Neuheiten Aktuelle Modellvorstellungen	58
Anlagenporträt Rollbahn im Allertal	62
Anlagenporträt • Rowland's Castle Vor dem Sturm	72
Bastelwissen • Ladegut Panzer Überschwer	80
Vorbild und Modell • Militärtransporte bei der NVA Superstreng geheim	86
Modellbahn und Militär • Warschauer Pakt Ab ins Manöver!	88
Neues Produkt • Fußgängersteg von Noch Sicher übers Gleis	92
Anlagengestaltung Viel feiner fischen	96



Anlage

»62

Modellbau

»80



## RUBRIKEN

Forum	12
Fachhändler-Adressen	98
Börsen, Märkte, Termine, Mini-Markt	100
Vorschau & Impressum	106





## **Endstation Königssee**

Wie aus einem Reiseprospekt für einen herrlichen Sommerurlaub im Berchtesgadener Land wirkt diese Aufnahme von der einstigen Königsseebahn, einer nur 4,3 km langen Nebenbahn von Berchtesgaden nach Königssee. Am touristisch geprägten Endpunkt der Strecke steht hier um 1964 eine interessante Fünfwagen garnitur, bestehend aus dem ET 90 01, einem der Beiwagen EB 85 90 oder 91, einem ES der Regelpbauart, dem aus einem sächsischen „Heidenau-Altenberg-Wagen“ umgebauten ES 85 40 sowie dem ET 90 03. Die im Mai 1909 eröffnete, als Lokalbahn konzessionierte und ursprünglich mit 1000 Volt Gleichstrom betriebene Strecke wurde nach der 1920 erfolgten Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn im Jahr 1942 auf Wechselstrom umgestellt und nach langsamem Niedergang ab 1961 nur noch während des Sommers bedient und im September 1965 schließlich sang- und klanglos eingestellt.

FOTO: REINHOLD PALM





# An der alten Rollbahn

Geschicht in Szene gesetzt wurde kürzlich die 01 1066 auf der alten Rollbahn bei Recklinghausen. Die von OnWheels am 25. Mai 2013 veranstaltete Sonderfahrt führte die alte Schönheit mit der nicht minder sehenswerten Wagengarnitur von Dortmund nach Hamburg. OnWheels ging aus der 1991 gegründeten Initiative Nostalgiefahrten Dorsten und Haltern e.V. hervor. Leider erlitt die Lok auf der Rückfahrt einen Schaden am Treibstanlagenlager des Mittelzylinders, sodass die Fahrgäste ab Münster mit regulären Zügen an die Ausgangsbahnhöfe zurückkehren mussten. Wie der Veranstalter auf seiner Homepage schreibt, mache es einfach nur fassungslos, wenn im modernen Bahnbetrieb auf einer Hauptstrecke weder ein privates Bahnunternehmen noch die DB AG kurzfristig eine Ersatzlok mit Personal bereitstellen könne. Dem ist nichts hinzuzufügen! (Siehe: [www.eisenbahnfreunde-onwheels.de](http://www.eisenbahnfreunde-onwheels.de))

FOTO: MICHAEL HUBRICH

